La dalca de Chiloé y los canales patagónicos

POR

RICARDO E. LATCHAM

Director del Museo

Es un hecho conocido que las embarcaciones de los indígenas de América precolombiana eran de tipos muy primitivos, y con la excepción de las grandes canoas de los indios de la costa norte del Pacífico, de los caribes de Venezuela y las Guayanas y algunas de las grandes balsas peruanas, no servían para la navegación marítima, sino en las inmediaciones de las playas.

Sin embargo, en todo el largo de la costa de Chile, mucho antes de la llegada de los españoles, los diversos pueblos de pescadores se arriesgaban en sus frágiles esquifes hasta llegar a alta mar, en busca de su alimento predilecto.

Las embarcaciones de los pescadores chilenos eran de las más primitivas y a la vez de las más interesantes. Los uros de Arica y Tarapacá usaban balsas fabricadas de haces de totora, los changos de Atacama y Coquimbo, al igual de las tribus costinas hasta la boca del Maule, construían sus balsas de cueros de lobos inflados, y los araucanos empleaban piraguas labradas de un tronco ahuecado de un árbol.

Solamente al llegar a los mares de Carelmapu, Chiloé y los canales al sur de esta isla, encontramos una embarcación a la que se puede dar el nombre de bote. Dicha embarcación se construía de tablones, toscamente labrados con hachas de piedra y unidos por costuras hechas con cordeles de fibra vegetal.

Semejante bote no se conocía en otra parte de América, a excepción de las islas de Santa Bárbara, en la costa de California meridional. En la actualidad ha desaparecido de las dos regiones y ha sido reemplazado por botes de estilo europeo.

La embarcación llamada *dalca* por los indígenas de Carelmapu y Chiloé, ha sido descrita varias veces de una manera más o menos detallada; pero en cuanto sabemos, no existe hoy ningún ejemplar de ella, como tampoco

modelo exacto, a excepción de aquel que se guarda en el Museo Nacional de Chile, cuyas fotografías ilustran este artículo. Más aún, no hay ahora en Chiloé persona alguna que la sepa hacer. La generación de los constructores de dalcas ha desaparecido junta con su obra. Ni siquiera existe otro grabado de esta curiosa embarcación que el dibujo hecho por Fray Francisco Menéndez en el manuscrito de sus viajes, editado por el Dr. Francisco Fonck, en 1900, con la reproducción del dibujo, el cual por otra parte no es muy detallado.

La *dalca* fué usada antes de la Conquista española, por los indios de la costa de Carelmapu, del golfo de Reloncaví, la isla de Chiloé y por los chonos de los archipiélagos, entre esta isla y la península de Taitao.

Las *dalcas* fueron vistas primero por Ulloa, quien, en su viaje de exploración hacia el estrecho de Magallanes en 1553, las encontró en el golfo de los Coronados, hoy de Reloncaví, y la primera referencia a ellas se encuentra en la narración hecha por Goicueta, del viaje de Cortés Ojea—1557—1558. Dice que las encontró en el Golfo de los Coronados en «mucha cantidad» y agrega que los naturales entre el golfo de Corcovado y Cabo Tres Montes usaban la misma clase de embarcación. Después, las mencionan muchos cronistas y algunos dan breves detalles de su construcción y forma.

La mejor descripción es, sin embargo, la del Padre Rosales, quien dice: «Las fabrican de sólo tres tablas cosidas y cortan los tablones del largo que quieren la piragua y con fuego y unas estaquillas las van encorvando lo necesario para que hagan buque, popa y proa, y el uno que sirve de plan levanta la punta de adelante y detrás más que los otros para que sirva de popa y proa, y lo demás de quilla; las otras dos tablas arqueadas con fuego sirven de costados: con que forman un barco largo y angosto, juntando unas tablas con otras y cosiéndolas con la corteza de unas cañas bravas que llaman *culeu*, machacadas, de que hacen unas soguillas torcidas, que no se pudren en el agua. Y para coser las tablas abren con fuego unos agujeros en correspondencia y después de cosidas las calafatean con unas hojas de árbol llamado *fiaca* (1) *o meoca* que son muy viscosas y le sobreponen corteza de *maqui* (2), y de esta suerte hacen piraguas capaces para doscientos quintales de carga. Llevan uno en la popa que la gobierna con una pala o canalete y ocho o diez remeros y uno que va siempre dando a la bomba o achicando con una batea porque siempre hacen agua».

«Cuando hay viento favorable, tienden una vela, a vela y remo vuela sobre las espumas sin que la ofendan las hinchadas olas de aquellas tempestuosas mareas».

---

(1) Debe ser *tiaca* (Caldcluvia paniculata.

(2) Aristotelia maqui.

Los numerosos datos proporcionados por los primeros observadores nos permiten reconstruir la *dalca* primitiva en todos los detalles de su fabricación.

Se construía de tres tablones largos y anchos de alerce (1), ciprés (2) o más al sur, frecuentemente de haya (3). Se prefería, sin embargo, al primero de estos árboles, cuando se encontraba a mano, porque era más fácil de rajar a causa de sus fibras rectas.

Cortado el tronco del largo necesario, se rajaba longitudinalmente por medio de cuñas de madera, sacando tres o más trozos gruesos. Estos se labraban con hachas de piedra y azuelas de concha, hasta dejar los tablones del espesor requerido. Los indios los encorvaban colocándolos de canto entre una doble hilera de gruesas estacas plantadas firmemente en el suelo, formando un segmento de arco. Empleaban agua y fuego alternadamente para que mantuvieran la curva. Cuando los tablones habían tomado la forma deseada, los ajustaban y daban a cada uno el corte necesario. El tablón que formaba el plan o quilla de la *dalca* tenía mucho mayor espesor en el tercio central y se adelgazaba hacia las puntas, las que eran arqueadas como los cuernos de una luna nueva. Los extremos eran también más angostos que el centro.

Para ajustar los otros dos tablones, se hacía un chaflán o corte a bisel en el borde que se unía con el de la quilla. Cerca del borde, como igualmente en todo el contorno del tablón, se abría una hilera de perforaciones llamadas *degueñes*, de 1 cm. de diámetro, para recibir la costura. Antes de proceder a coser los tablones se cubrían las uniones, interior y exteriormente con una faja de corteza de alerce. Las soguillas que servían para efectuar la costura se fabricaban de las fibras exteriores de las *quilas* (4). Para preparar estas fibras, cortaban las quilas de nudo a nudo, sacando la dura corteza, la que, después de macerarla, la golpeaban sobre piedras hasta reducirla a una especie de estopa, la que después hilaban y retorcían hasta darla el grueso requerido. Las soguillas formadas de esta manera son en extremo firmes y durables. Cuando no hallaban quilas, empleaban los *voquis* o enredaderas que daban cabos naturales sin mayor preparación, o bien la *ñocha* (especie de Bromelia) o la corteza del *pillopillo* (Daphne andina) y otras fibras vegetales.

Con estas soguillas cosían las tablas y a la vez sujetaban las tiras de cáscara de alerce que cubrían las junturas. Para pasar las soguillas por los agujeros de las tablas se valían de agujas de quila.

Terminada la costura, se colocaban al interior de la embarcación, un número de costillas curvas, que mantenían abiertos los tablones y les daban

(1) Alerce (Fitzroya patagónica).
(2) Ciprés. (Libocedrus tetragona).
(3) Haya. (Nothofagus betuloides).
(4) Caña brava (Chusquea coleu).

firmeza. Las costillas eran generalmente de luma ú otra madera firme y se fijaban a la quilla o plan del bote y a los costados por medio de tarugos de madera, aunque en tiempos más modernos se han usado grandes clavos de hierro.

A la proa y a la popa, en la parte superior de adentro se colocaban pieza de madera firme que tomaban la forma de los extremos de la dalca, abriéndose en un corto brazo a cada lado. Las puntas de los tres tablones se afianzaban a este refuerzo con tarugos. Los costados se afirmaban aún más por medio de cinco o seis bancos transversales que descansaban en ensambles dejados al efecto en el borde superior de los tablones. A veces se usaban falcas, o tablas delgadas colocadas perpendicularmente sobre las bordas de la embarcación, para que no entrara el agua. Sin embargo, parece que las falcas fueron introducidas por los españoles y que las dalcas primitivas carecían de ellas.

Terminada la dalca y antes de echarla al agua, la calafateaban con *cochai*, estopa preparada de la corteza interior del alerce y *mepua*, y hojas viscosa s de la *tiaca* (Caldcluvia paniculata). Este calafateo lo hacían entre las fajas de corteza de alerce que cubrían las junturas y los tablones, rellenando el hueco hasta donde aguantaban las soguillas de las costuras.

Las dalcas primitivas carecían de toletes, de timón, de falsa quilla y de velas, aunque todos estos aparejos fueron agregados posteriormente, por influencias españolas.

El *sacho* o ancla que llevaba cada dalca era de construcción curiosa. Consistía de cuatro ganchos de luma, opuestos unos a otros, en el medio de los cuales se fijaba una gran piedra, para dar peso. El cable que servía para sujetar el *sacho* era de fibras de *quilineja* (Lazuriaga erecta o radicans) que servían también para hacer las demás betas, cordeles y sogas que se usaban en la embarcación.

Las dimensiones de las dalcas fluctuaban entre cuatro y veinte metros y podían llevar hasta 25 personas. Se impulsaban con paletas de construcción especial, las que, más tarde, con la introducción de los toletes, se convirtieron en remos, alargándoles el asta. Las paletas se construían en dos partes, el asta formado de un palo cilíndrico y la pala, que era una tabla delgada de forma rectangular, más ancha abajo que arriba, con perforaciones en el centro y cerca del extremo más angosto, para amarrarla al asta con soguilla de quila. Servía de timón una paleta de dimensiones un poco mayores. El número de paletas o remos empleados dependía del tamaño del bote y se han visto con hasta veinte remeros.

Después de la llegada de los españoles se principiaron a introducir modificaciones en la construcción de estas embarcaciones. En vez de tres tablones, empleaban cinco, lo que permitía que se hicieran de mayor tamaño. También se agregaban falcas y esto ha dado lugar a que se hable de dalcas

de siete tablones. Otra innovación fué el empleo de toletes y el consiguiente cambio de las paletas en remos. Los indígenas, antes de la Conquista, no conocían la vela, pero luego aprendieron de los españoles. No teniendo géneros de hilo o de algodón para hacer el velamen, usaban ponchos, esteras y aun cueros de lobos marinos. Para mayor protección de los extremos del barco y para el mejor manejo con los remos, agregaron una falsa quilla y en algunos casos, especialmente en las dalcas más grandes, un timón.

Semejantes embarcaciones, por muy bien calafateadas que fuesen siempre hacían agua y era una constante preocupación de los tripulantes desaguarlas, lo que se hacía con baldes cilíndricos de corteza de árbol o de cuero.

La voz *dalca* es araucana y parece haberse originado entre los cuncos de la costa de Carelmapu y el Golfo de Reloncaví, pasando después a la isla de Chiloé. Aunque usada la dalca por los chonos de los archipiélagos de más al sur, no ha quedado constancia del nombre que ellos le daban.

Durante el siglo XVI, este tipo de bote no se halló al sur de la península de Taitao, pero durante el siguiente, comenzó a extenderse hacia el sur. A mediados del siglo XVIII había llegado hasta la entrada occidental del estrecho de Magallanes y un siglo más tarde se conoció también entre los yahganes, hasta la isla de Navarino. En todas estas regiones casi desterró el empleo de la canoa de corteza que antes se usaba, siendo reemplazado a su turno por la piragua labrada de un solo tronco, que es la embarcación hoy más usada por los fueguinos.

Cuando los españoles ocuparon la Isla de Chiloé, comenzaron a fabricar *dalcas* de cinco tablas y aun de siete si contamos las falcas, y así las podían construir de mayor tamaño. Los indígenas adoptaron la costumbre y después las hacían de igual manera, aumentando el número de tablones según las dimensiones de la embarcación.

En la relación del viaje de Cortes Ojea se advierte, que los indios que encontró en el lugar que hoy se llama Canal de Fallos, usaban canoas de corteza de árboles, cosidas con junquillos, de barbas de ballena y armadas sobre palos delgados del grueso de un dedo «aforrándolas de paja o espartilla entre los barrotes de la corteza, como un pájaro su nido». Rosales dice que eran cosidas con nervios de ballena, una corteza sobre otra y enmalladas a modo de conchas. Dábanle forma como de barquillo y bien levantadas de proa y popa, se arrojan sobre las hinchadas olas y espumosos mares como sobre un colchón de blanda lana, pasando golfos de mar y brazos, de isla en isla, como en brazos».

Todos los primeros navegantes de los mares australes hablan de estas canoas de corteza de árboles. Se formaban de tres o más planchas de corteza que se cosían en ambos extremos para formar la proa y la popa. Se mantenían abiertas con atravesaños de palo y a menudo, para darles firmeza, se colocaban palos encorvados en las orillas o borda y a ellos se cosían las plan-

chas. Algunas de dichas canoas eran de dimensiones considerables, especialmente las de los alacalufes de la entrada occidental del estrecho de Magallanes y las islas adyacentes. En ellas afrontaban las bravezas de aquellos mares y aun los recios temporales. Se embarcaban en ellas toda la familia, con los perros y todos los enseres. En pocas palabras, la canoa era, lo más del tiempo, su hogar. En el fondo echaban tierra y sobre ella hacían su fuego y cocinaban sus alimentos.

Para la fabricación de sus canoas empleaban generalmente la corteza de una especie de roble o haya (Nothofagus betuloides) de tronco limpio. Dicha corteza tiene el grueso de un dedo, es muy consistente y fibrosa y cuesta mucho romperla. Para sacar la corteza, los indios usaban cuchillos de concha, de hueso o de pedernal. Se sujetaban al tronco durante la operación por medio de fuertes sogas de cuero. De esta manera sacaban planchas de seis, ocho y diez metros y del ancho que fuera menester, haciendo una sola incisión vertical.

Como se ve, la manera de construir las canoas de corteza era casi idéntica a la empleada en la fabricaciónde las *dalcas* de más al norte. Se presenta ahora el problema de saber si estas últimas se copiaron de las primeras o vice-versa. En nuestra opinión cabe poca duda al respecto. Las canoas de planchas de corteza, cortadas, ajustadas, cosidas y calafateadas que se encuentran entre varios pueblos de América y aún de la Australia y la Melanesia, pertenecen a un tipo de embarcación muy primitiva y muy antiguo. Deben ser muy anteriores a las dalcas, las que, en su construcción parecen haberse derivado de las primeras.

El Dr. Fritz Græbner estima que la cultura fueguina es la más antigua del continente y que la canoa de corteza precede y es la precursora de la dalca.

El estudio de la prehistoria de la región austral nos demuestra que la isla de Chiloé estaba ocupada originalmente por los chonos, pueblo afin a los alacalufes de más al sur. No habían desarrollado una industria y como los fueguinos de hoy, sus herramientas y armas eran principalmente de hueso y concha. Con semejantes útiles no estaban habilitados para sacar tablones de los árboles. Los araucanos y los huilliches de más al norte no eran pueblos marítimos y sus embarcaciones eran pequeñas y consistían de balsas y piraguas labradas de un solo tronco. Los chonos al igual de los fueguinos usaban canoas de corteza. Cuando los huilliches o cuncos de Carelmapu invadieron la isla de Chiloé, echando hacia el sur de la isla a sus antiguos habitantes, poco a poco se vieron en la necesidad de convertirse en pueblo marítimo. Su cultura era superior a la de los chonos y contaban con hachas y otras herramientas de piedra y una de sus principales industrias era la elaboración de madera. Sacaban tablones que utilizaban para una infinidad de propósitos. Adoptaron el tipo de embarcación de los chonos, pero reemplaza-

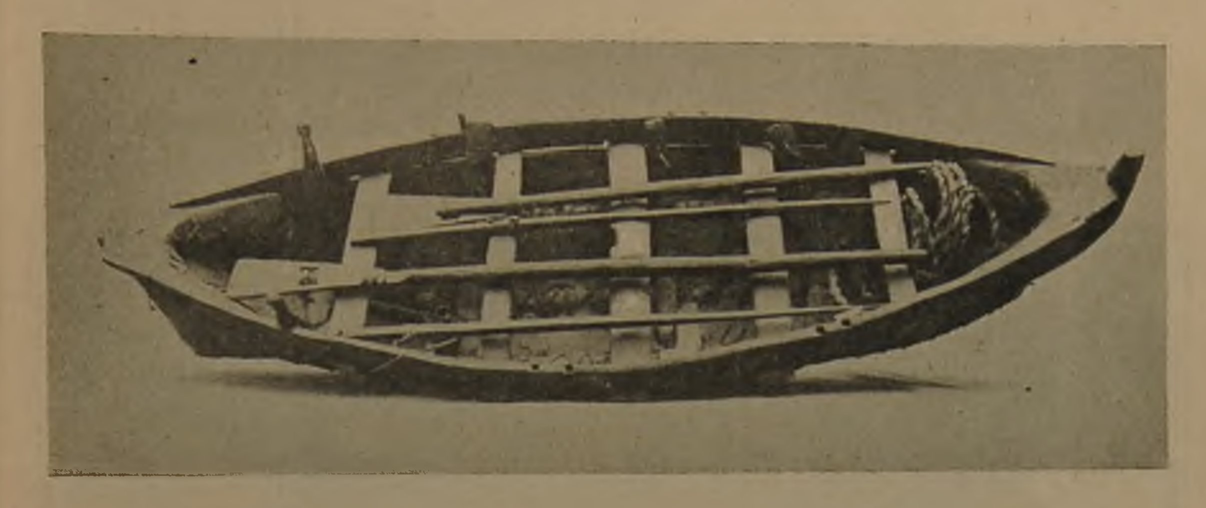


Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3

Dalca de Chiloé

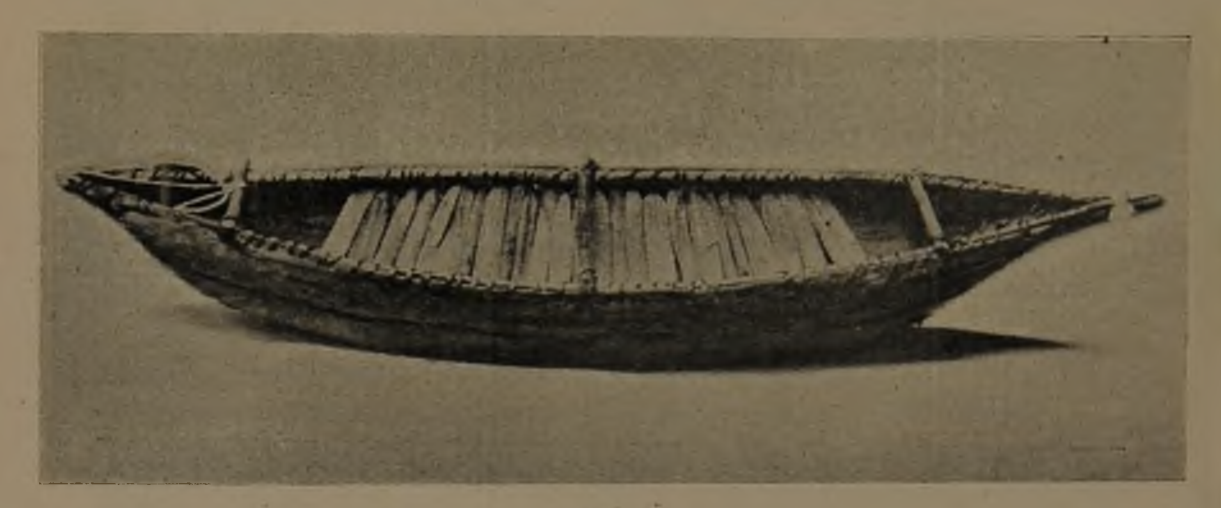


Fig. 4



Fig 5

Canoa de corteza de árboles de los indios Yahganes.

ban las planchas de corteza por tablones. Los chonos que vivían en contacto con ellos copiaron el sistema, el que con el tiempo, se extendió hacia el sur y había alcanzado hasta la península de Taitao cuando llegaron los españoles.

El modelo de dalca que existe en el Museo Nacional de Chile (Fig. 1), es del tipo más moderno, o sea de siete tablones, contando como tales las falcas. Tiene proa y popa postizas agregadas. El largo total del modelo es de 1.28 mt. medido entre los extremos de las piezas postizas de la proa y la popa y de 1.17 mt. midiendo la cuerda del arco del tablón que forma la quilla. El ancho mayor es de 0.42 mt. y se encuentra en el centro de las falcas, adelgazándose la embarcación hacia ambos extremos. Colocado el modelo sobre una superficie plana, la punta curva de la proa tiene una altura de 0.35 mt. y el extremo opuesto, o sea de la popa, de 0.30 mt. y el centro de las falcas de 0.24 mt.

El tablón que forma el plan del bote y los dos que están unidos con él son de alerce, mientras que los de encima y las falcas son de ciprés. Las piezas postizas que forman la proa y la popa, las piezas de ajuste de ambos extremos y las cuatro costillas de ambos lados son todos de luma.

A excepción de las falcas, los tablones están fuertemente cosidos unos a otros con soguillas de quila y las costuras cubiertas con fajas de la corteza interior del alerce.

El tablón que forma el plan o quilla del bote tiene una anchura en el centro de 11 cm. y se angosta ligeramente hacia las puntas donde sólo mide 7 cm. El espesor del tablón es mucho mayor en la parte céntrica, la cual es plana encima y abajo (Fig. 2). En esta parte el espesor es de 5 cm. mientras que en las puntas no tiene más de 1 cm. Los tablones que siguen a la quilla tienen un corte casi horizontal (Fig. 3) y se ajustan a ésta en sus partes inferiores y extremos, llevando una suave curva de punta a punta. Los tablones terceros son también casi horizontales, pero en ellos la curva es más pronunciada. Como los anteriores se ajustan al arco de la quilla en sus extremos y a las orillas de los tablones segundos en toda su longitud. Las uniones de todas estas piezas están cubiertas interior y exteriormente por fajas de corteza de alerce de unos 3 cm. de ancho.

Como a 1 cm. del borde de cada tablón, se ha perforado una hilera de agujeros por donde pasan las soguillas de las costuras. Por cada portillo pasan dos soguillas por encima de las fajas de corteza que cubren las uniones.

Para dar firmeza a la dalca y para ayudar en la mantención de su forma, se han colocado costillas de luma. Dichas costillas son algo curvas, especialmente en la parte inferior que se sujeta a la quilla y los de un lado se cruzan con los del otro, como se ve en la Fig. 1. En este modelo los tablones están clavados a las costillas y éstas a su vez a la quilla, con clavos de hierro, pero en los primitivos se empleaban para este propósito, tarugos de madera. Las dos costillas de popa sobresalen a la borda en unos diez centímetros y en

esta parte estan adelgazadas y terminan en una bolita. Es probable que éstas servían para afirmar el remo que servía de timón.

En ambos extremos de la embarcación se han colocado fuertes armazones de luma que se abren en dos brazos y que sirven para afianzar y dar firmeza a toda la construcción. A la vez forman la parte superior de la proa y la popa. Las puntas de los tablones terceros como también las puntas de la quilla están firmemente clavadas a estas piezas.

A distancias espaciadas se han colocado travesaños de unos 5 cm. de ancho por 1½ cm. de grueso que sirven a la vez de tirantes y de bancos o asientos. Descansan sobre los bordes superiores de los tablones terceros, en los cuales están ensamblados por dobles escotaduras, hechas en los tablones y en los travesaños mismos, los cuales están ligeramente arqueados hacia arriba.

Encima de todo van colocadas las falcas. Estas no están cosidas a los tablones, sino sobrepuestas y clavadas a la parte superior de las costillas. También llevan escotaduras para el paso de los travesaños o bancos, de modo que estos quedan fijos arriba y abajo y no puedan correrse lateralmente, debido al ensamble que llevan en cada extremo.

En la proa se ha colocado una falsa quilla de luma, que se sujeta con clavos al tablón quilla y por una muesca al armazón de la proa.

En la popa se halla otra pieza, también de luma, parecida al porta-timón de los botes modernos. Está sujeta al tablón quilla y al armazón de popa por grandes clavos. En las dalcas primitivas no se usaban ninguna de estas piezas postizas, que han sido introducidas por influencias españolas.

En el interior del bote, las fajas de alerce que cubren las junturas están calafateadas con estopa hecha de las fibras maceradas de la misma corteza.

Los remos de los cuales hay tres en el bote estan formados por dos piezas, la paleta de unos 20 cm. de largo por 6 de ancho en su extremo inferior y el mango de 70 a 75 cm. de largo, toscamente redondeado. Ambas piezas son de alerce. La paleta tiene una forma especial (véase fig. 1) perforada en el centro y con cuello escotado en el extremo más angosto, para sujetarla al mango por medio de soguillas de *quila* o de *voqui*.

La dalca contiene además un rollo de cable de quilineja de un centímetro de grueso que demuestra muy bien la manera de torcer estas fibras.

Dicho modelo figura en el catálogo del Museo como procedente de la Isla de Chiloé, pero no hay indicación precisa sobre el punto mismo en que fué construído, como tampoco de la fecha de su ingreso a las colecciones, aunque se sabe que fué antes del año 1880.